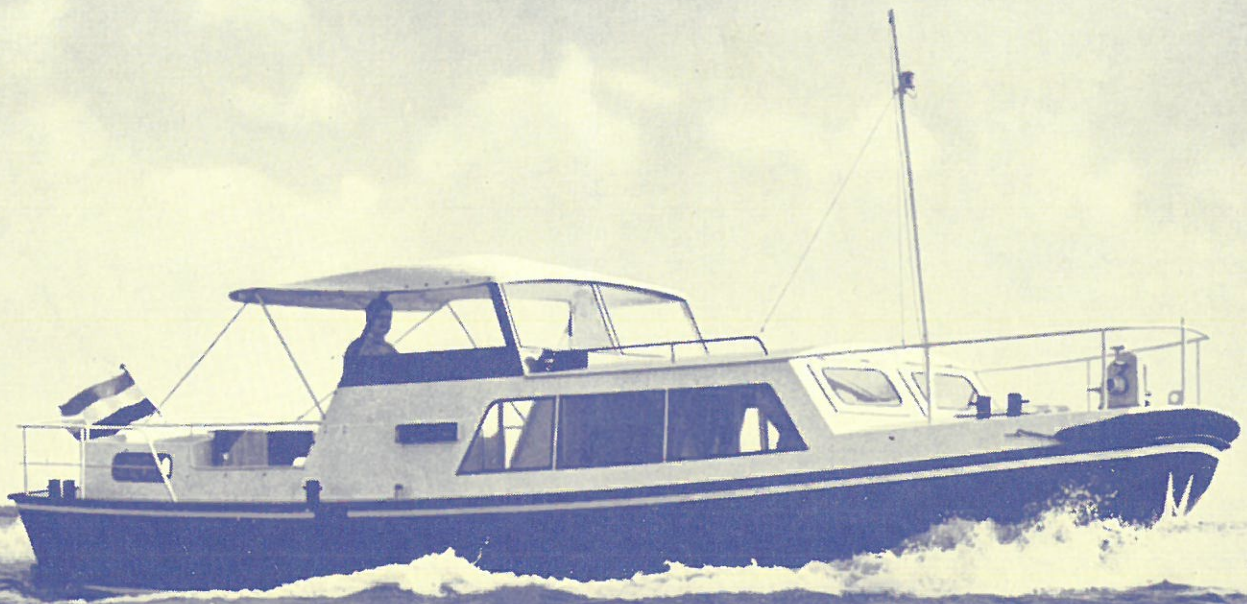


OKTOBER 1986



DOERAK CLUB

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

Ph.G. de Lange

G.J. Scholten

H.S.M. Happel

M.A. Stijger

C. Purmer

J.A. Leechburch Auwers

G. Pot-Iltmann

voorzitter

vice-voorzitter

secretaris

penningmeester

Erelid:

G. Bakkenes

Secretariaat:

H.S.M. Happel

W. de Zwijgerlaan 18

2082 BC Santpoort-Z.

Telefoon 023 - 37 38 24

Postgiro 480542

t.n.v. Doerakclub

Junoplantsoen 47

2024 RM Haarlem

Telefoon 023 - 25 28 46

Oktober 1986

Aan de leden en donateurs van de Doerakclub,

Na een paar slechte zomers kunnen wij dit jaar terugzien op een mooi vaarseizoen. Begunstigd door het mooie weer vonden meer clubactiviteiten plaats dan anders. De verslagen vindt U verderop in dit blad.

Nu de meesten van ons de boot weer in de winterstalling hebben liggen is het weer tijd om ons voor te bereiden op het vaarseizoen 1987 en het lustrum in 1988!

LEDENVERGADERING Z o n d a g 2 3 n o v e m b e r

C o n v o c a t i e

Het bestuur nodigt de leden en donateurs met hun bemanningen uit voor het bijwonen van de algemene ledenvergadering te houden op ZONDAG 23 november a.s. om 14.00 uur in Motel Maarsbergen. Zaal open om 13.30 uur.

Motel Maarsbergen is gelegen aan de autosnelweg A 12 (Utrecht-Arnhem). Er is voldoende parkeergelegenheid.

Per openbaar vervoer is het motel bereikbaar met de bus vanaf N.S.-station MAARN. Lijn 55, vertrek 10 min. vòòr ieder heel uur, rijtijd ca. 5 min.

Na afloop van de vergadering kan er in het restaurant gezamenlijk gegeten worden. Tijdens de rondvraag zal het aantal gegadigden voor tafelreservering worden opgenomen.

Terwille van de zelfstandigen onder de leden heeft het bestuur besloten de algemene ledenvergadering eens op zondag te houden nadat een voorstel hiertoe tijdens de vergadering van 5 april algemene instemming kreeg. Het bestuur verwacht een grote opkomst van die leden die op zaterdag verhinderd zijn!

Als het vergaderen op zondag goed bevalt en er zijn geen overwegende bezwaren van de leden kan worden besloten tenminste één maal per jaar of altijd op zondag te vergaderen.

A G E N D A

1. Opening
2. Goedkeuring notulen van de vergadering van 5 april j.l.
3. Ingekomen stukken
4. Verslag penningmeester
5. Benoeming kascontrolecommissie
6. Bestuursverkiezing
7. Stemming over het nieuwe huishoudelijk reglement
8. Uitreiking wisselbeker
9. Activiteiten 1987
10. Lustrum 1988
11. Rondvraag

P A U Z E

12. Lezing of films

Ad 3. Het bestuur heeft met leedwezen kennis genomen van het overlijden van ons medelid de heer C.J. Bontan.

- Ad 4. Het voorlopig financieel overzicht 1986 vertoont een positief saldo van ca. f 200,-. Het bestuur stelt voor de contributie voor de leden en de minimum bijdrage voor de donateurs te handhaven op f 25,- per jaar en de prijs van de clubwimpel op f 10,-. Leden die de contributie voor 1986 nog niet voldaan hebben vinden behalve de acceptgiro voor de contributie voor 1987 ook een acceptgiro voor de contributie voor 1986 plus rappèlkosten (f 25,- + f 5,-) = f 30,- bijgesloten.

DEZE ACCEPTGIROKAARTEN MOETEN VOOR 31 DECEMBER A.S. GEBRUIKT WORDEN. NA 1 JANUARI KUNNEN DEZE KAARTEN NIET MEER DOOR DE POSTBANK VERWERKT WORDEN EN MOET U EEN EIGEN OVERSCHRIJVINGSFORMULIER GEBRUIKEN !

Indien U voor het overmaken van de contributie of bijdrage gebruik maakt van een girorekening die op een andere naam staat, bijv. zaak of echtgenote, vermeld dan a.u.b. de naam waaronder U als clublid of donateur geregistreerd staat onder "Mededelingen". Het spaart de penningmeester en de secretaris een hoop zoek en getelefoneer.

- Ad 6. Chiel Stijger, Jan Auwers en Cor Purmer zijn aan de beurt om af te treden. Zij stellen zich herkiesbaar. Jan Scholten heeft zijn boot verkocht en kan dus niet langer lid blijven maar hij wordt donateur. In zijn plaats wordt Cor Purmer, indien herkozen, vice-voorzitter. Om het aantal bestuursleden weer op zeven te brengen stelt het bestuur als kandidaat de heer M.D. (Mart) Bultman. Wat betreft de kandidaatstelling en verkiezing van bestuursleden wordt verwezen naar Art. 6 lid 2 van de statuten.
- Ad 7. Door een commissie bestaande uit de heren Joop Jonker en Martin Visser is in overleg met het bestuur een nieuw Huishoudelijk Reglement, aangepast aan de nieuwe statuten, vastgesteld. U vindt een exemplaar bijgesloten. Tijdens de vergadering zal over het aannemen van dit nieuwe H.R. d.m.v. handopsteken gestemd worden.
- Ad 8. Voor de wisselbeker stelt het bestuur voor een kandidaat die zich reeds vele jaren in diverse functies voor de Doerakclub verdienstelijk heeft gemaakt.
- Ad 9. Pinksteren valt in 1987 op 7 en 8 juni. Wie nemen de organisatie van een Pinkstertocht op zich? Chiel en Janny Stijger, die al vele jaren een tocht in de omgeving van De Kaag (mede-) georganiseerd hebben willen dit nu eens aan anderen overlaten. Wie durft? De families Bakkenes, Bultman en Happel onderzoeken de mogelijkheden voor een Pinkstertocht naar Maasbommel.(De gouden Ham). Zo mogelijk volgen nadere gegevens tijdens de vergadering. Wie heeft er plannen voor een zomertocht? De kanotochten op de Nieuwkoopse Plassen en de daarop volgende Hollandse Plassen-tocht van afgelopen zomer kunnen zonder meer geslaagd genoemd worden. Wie heeft er een soortgelijk idee?
- Ad 10. In het clubblad van februari j.l. werden alle leden opgeroepen eens na te denken over een plaats en programma voor de lustrumviering in 1988. Ideëen graag tijdens de vergadering naar voren brengen of, als U verhinderd bent, schriftelijk aan het bestuur.
- Ad 12. Na de pauze zal Dick Hinlopen twee films van ca. 30 minuten vertonen over een tocht over de Rijn en de Moezel en een tocht naar Parijs.

VOORLOPIG FINANCIËEL OVERZICHT 1986

Inkomsten

Contributie 1985 3 X f 25,- + 1 X f 5,-	f 80,-		
Contributie 1986 45 X f 25,-	f 1125,-		
Contributie 1986 Nog te innen 19 X (f 25,- + f 5,-)	f 570,-		
Vlaggen 25 stuks à f 10,-	f 250,-		
Diversen (Tochtbeschrijvingen)	f 100,-		
Rente Plusrekening	f 400,-		
Rente Girorekening	f 25,-		
Totaal	f 2550,-	+	f 2550,-

Uitgaven

Bureau- en bestuurskosten	f 700,-		
Verzending clubblad	f 700,-		
Pinkstertochten	f 320,-		
Zomertochten	f 35,50		
Ledenvergaderingen	f 400,-		
Diversen	f 200,-		
Totaal	f 2355,50	+	f 2355,50
Positief saldo (voorlopig) 1986			f 194,50
Tegoed Plusrekening			f 8000,-
Tegoed Girorekening			f 800,-

Bovenstaand saldo is o.a. afhankelijk van het aantal leden dat de achterstallige contributie over 1986 alsnog betaalt en het aantal leden dat de contributie voor 1987 reeds in 1986 betaalt.

Penningmeester, augustus 1986

M E D E D E L I N G E N

Opzeggen lidmaatschap

Dit moet gebeuren ten minste 4 weken vòòr het einde van het jaar, dus uiterlijk 2 december a.s. schriftelijk bij het secretariaat.

Donateurs

Leden die genoodzaakt zijn hun Doerak weg te doen en dus geen lid meer kunnen blijven kunnen donateur worden van de Doerakclub. Zij ontvangen het clubblad en de ledenlijst, hebben toegang tot de ledenvergaderingen (Maar hebben geen stemrecht) en kunnen andere clubevenementen meemaken bijv. Pinkstertochten. Minimum bijdrage f 25,- per jaar.

Clubblad

Het clubblad verschijnt 2 keer per jaar. Het volgende nummer verschijnt omstreeks begin maart 1987. Heeft U half maart nog geen blad ontvangen controleer dan even of U de contributie voor 1986 voldaan heeft en een eventuele adreswijziging tijdig aan het secretariaat doorgegeven. Kunt U beide met "Ja" beantwoorden bel dan even met Jan Auwers 01830-34512.

Adreswijziging

Adreswijzigingen en andere mutaties zoals verandering van ligplaats of boot enz. gaane schriftelijk aan het secretariaat. Begin volgend jaar ontvangt U weer een bijgewerkte ledenlijst.

Tochtbeschrijvingen

Bij het secretariaat zijn tochtbeschrijvingen verkrijgbaar tegen vergoeding van copiëer en portokosten. Het zijn beschrijvingen van tochten die in de afgelopen jaren in clubverband gevaren zijn. Als U het vermelde bedrag overmaakt op Postgironr. 480542 t.n.v. Doerakclub Haarlem met vermelding van het gewenste krijgt U het thuis gestuurd.

Noord-Holland f 1,50

Drente, Overijssel en Overijsselse Vecht vanuit Meppel f 1,50

Randmeren, Overijssel, Drente, Coevorden f 1,50

Zuid-Nederland, België f 5,00

A D V E R T E N T I E S V A N L E D E N

Te koop: Doerak 780 AK, bouwjaar 1974.

Koelkast, katalisatorkachel, oliedrukmeter, koelwatertemperatuurmeter, elektrische stopknop voor motor, twee kuip tenten, RVS verhaalogen, RVS mast. Vraagprijs f 42.000,-. M.A.Stijger, tel 023-252846

Te koop/ruil: Doerak 780, bouwjaar 1981, 700 vaaruren.

Dieptemeter, 27 mc "bakkie", davits (eventueel volgboot met B.B.-motor) Of ruilen voor D 850 AK of 950. J.J.G.Weijers, tel 04902-14457

Te koop: Energiezuinige inbouwkoelkast, 2 amp, 12 V en 220 V, geen gas, 3 jaar oud.

Twee onderhoudsvrije accu's, 106 Ah, z.g.a.n.
T.e.a.b., J.Brands, tel 01892-16731

K A A G P I N K S T E R T O C H T 1 9 8 6

Dit jaar in een ander "stekkie".

Zaterdagmiddag 17 mei om \pm 14.30 uur kwamen de eerste van de 21 boten (Totaal 60 personen) al aan varen. Met twee en drie rijen dik vonden we allemaal een plaatsje langs de steiger van Restaurant Puck.

Tot \pm 19.00 uur was er een gezellig "elkaar weerzien" aan de wal of in het Bourgondisch Restaurant Puck waar wij de avond zouden doorbrengen. Voorafgaand een drankje waarna ons een heerlijke barbecue-maaltijd werd voorgeschoteld met zowaar een speenvarken aan het spit, daarbij verschillende andere vleessoorten, salades en sausjes en als klap op de vuurpijl onbeperkt ijs eten met vruchten, pudding en slagroomsoesjes.

Bij het begin heette ik iedereen welkom, in het bijzonder onze nieuwe leden, en vertelde dat onze vorige Pinksteraanleg aan de overkant bij "De Poel" niet meer door kon gaan wegens uitbreiding van de loodsen. Ik geloof niet dat iemand dit heeft gemist want ook hier was de gezelligheid en de maaltijd weer fantastisch. Na afloop nog wat gedronken en gepraat en om \pm 24.00 uur was alles in ruste. Zondagmorgen 18 mei \pm 10.30 lagen we weer achter elkaar onder stoom om onze welbekende tocht, o.a. over de Kaag te maken. Het doel was, zoals ook vorig jaar jachthaven "Stenhuis" te Aalsmeer.

Het weer was fantastisch zodat we ons allen op het gras konden neervleien. Ook hier hebben we ons tegoed gedaan aan de Doerak-sherry en -fris met daarbij de welbekende kaas en zoutjes.

Om \pm 16.00 uur vertrokken de eerste vaarders alweer. Verschillenden bleven in de haven liggen want er was een geduchte wind opgestoken die varen niet direct aanmoedigde.

De zes organisatoren kunnen gelukkig weer op een fijn Pinksterweek-end terug kijken. Zij hopen echter dat deze Kaag-Pinkstertochten zich nog vele jaren zullen herhalen, maar dan wel met andere organisatoren, omdat zij voornemens zijn het hierbij te laten, zodat ook zij eens de gelegenheid hrijgen naar b.v. andere door de Doerakleden gearangeerde Pinkstertochten te gaan.

Chiel en Janny Stijger



ZOMERSAMENKOMST NIEUWKOOP 26, 27, 28 JULI 1986

Deze samenkomst was georganiseerd door de fam. Jonker. Gedurende een regenachtige zaterdag 26 juli verzamelden zich in de haven van de W.V. Noord/Zuid de bemanningen van de volgende Doerakken: Amore, Le Clochard, Bleipoot, Drammer, Knorres, Johanna Maria, Jumbootje, Zowilawa en Again. Ook de Thuredrecht kwam, op de thuisreis, een kijkje nemen. Helaas maakte 't Zorgenkind zijn naam waar door een defecte koppeling en kon niet aanwezig zijn.

Aangezien het clubgebouw van de W.V. Noord/Zuid 's avonds om 8 uur sloot werd de schippersvergadering gehouden in jachthaven Plaszicht (Tijsterman, warm aanbevolen voor gebakken of gestoofde paling).

Zondagmorgen moesten de gehuurde kano's gehaald worden bij voorgenoemde Tijsterman. Voor de aan stabiele schepen gewende Doerakkers was het even wennen. Een paar deelnemers werden zelfs waargenomen in reddingsvesten! Om 10 uur vertrokken onder een stralende zon 4 Doerakken met de kano's op sleeptouw over de Nieuwkoopse-plassen naar de ligplaats Schepegaten. Vandaar uit werd onder begeleiding van de hele familie Jonker een kanotocht van 1½ uur gemaakt door het natuureservaat. Iedereen genoot van het mooie weer en de verscheidenheid aan bloemen, planten, insecten, vogels, volgens betrouwbare getuigen o.a. een kiekendief, enz.

Ondanks bange vermoedens, zie reddingsvest, is niemand omgeslagen. Alle foto- en filmapparatuur is drooggebleven.

Na de lunch hebben enkele sterke figuren nog een kanotocht van 2 uur gemaakt. Wij zijn op eigen gelegenheid met de kano op stap gegaan tijdens welk uitstapje een nieuwe sport werd ontwikkeld, n.l. Achteruit Kanovaren, dit uit noodzaak omdat een doodlopend kreek te smal was voor het omdraaien van tweepersoonskano's.

Na afloop van de kanotochten werd gezamenlijk met de kano's op sleeptouw teruggevaaren.

's Avonds werd deelgenomen aan een geslaagd diner bij de Italiaan aan het Recht-huisplein. Ook de jongste deelnemer, n.l. de 6 maanden oude kleindochter van de voorzitter, was een gewaardeerde gast.

Maandag morgen, een warme zonnige dag, vertrokken om 10 uur alle Doerakken naar de Slikkendammersluis. De sluiswachter maakte overuren. Het wachten werd goedgemaakt omdat Woerdensverlaat, dank zij de zorgen van de organisatie, voor ons open stond. Via de Grecht bereikten wij de keurig verzorde jachthaven van W.V. De Greft in Woerden.

Dinsdag om 10 uur vertrokken we uit Woerden. Er werd aangelegd in Bodegraven om boodschappen te doen. Om 13.00 uur persten we ons allemaal in de openstaande sluis, met passen en meten kon iedereen in èèn schutting mee.

Via Alphen, Woubrugge, Braasemermeer, Ringvaart, Blauwe Beugel naar jachthaven Dragt in Aalsmeer. De Westeinder werd vanwege de opstekende wind terecht vermeden. Hier lagen we allemaal gezellig aan èèn steiger en hier kreeg ook de Knorres koppelings problemen.

De fam. Happel haakte hier af en werd vervangen door zoon Peter en zijn vriend Adri. Woensdagmorgen werd om 10.00 uur vertrokken. De lucht was dreigend, 's middags klaarde het op en was het verder stralend weer. Eerst werd aangelegd in jachthaven De Poel in Lisse, daarna kwam het plan op om naar Warmond te varen voor een eventuele barbecue. Na de gezellige barbecue en de zomerse avond bleven de meesten daar overnachten.

Donderdag om 10.00 uur vertrok men met Jumbootje voorop richting Haarlem. De tocht door Haarlem verliep vlot dankzij het marifooncontact van Peter Happel met de havendienst. De Knorres moest het laatste stuk gesleept worden. In een stormachtige wind werd aangelegd in de haven van de H.J.C. Na veel stuurmanskunst lagen we toch allen in een box. Daar er enige deelnemers hier zouden afzwaaien werd besloten in Haarlem het slot-diner te houden en wel in Indonesisch Restaurant Hilda aan de Wagenweg. Ook Elly Happel was hierbij aanwezig.

De volgende morgen werd vertrokken met windkracht 6. De organisator bood een extra rondvaart aan over de Mooie Nel! Daarna de sluis van Spaarndam waar de fam. Linterman ons uitzwaaide. (Zonder boot, die lag bij werf De Rietpol). Via het Noordzeekanaal naar Amsterdam, daar stook de Again de Kostverlorenvaart in en de Jumbootje zwaaide af naar hun thuishaven. Via de Nieuwemeersluis kwamen we in de jachthaven van de W.V. Amsterdam waar de ontvangst tot in de puntjes geregeld was. 's Avonds vond een gezellige bijeenkomst plaats in het clubhuis van deze gastvrije vereniging.

De organisatoren verdienen alle lof voor hun originele initiatief dat naar onze mening voor herhaling vatbaar is.

Jopie en Ger Bakkenes
Elly en Harry Happel



PINKSTERTOCHT BIESBOSCH 1986

Deelnemers: Doeraktype	Naam	Schipper
780	Rakker	Bultman
780	Knorres	Purmer
780	Helena	Verburg
780	De Ketelbink	de Visser
780	Lobbes	Weijers
780 AK	Gundel	ten Hacken
850 AK	Multum In Parvo	Saly
950 AK	Le Clochard	de Lange

Organisatie: Jan Weijers; Philip de Lange.

Aan het organiseren was niet zoveel werk aangezien gebruik gemaakt kon worden van bestaande relaties, zoals de havenmeester van de jachthaven in Drimmelen, de directie van het restaurant "De Biesbosch" en de eigenaar van het land waar de sherrystop gehouden zou worden. Met enkele telefoontjes was de organisatie rond en kon de deelnemers alle gewenste informatie toegezonden worden.

Verslag

Vrijdagavond 16 mei aankomst van de "Le Clochard", welke af mocht meren bij de gasten aanmeldingsteiger en werd dit punt gemarkeerd met de grote Doerakvlag zodat op 17 mei een ieder wist waar hij zich moest melden. De havenmeester had een lijst met boxnummers verstrekt zodat iedere binnenkomende deelnemer naar de juiste box verwezen kon worden. Ik werd hierbij uitstekend geholpen door Jan Weijers.

In de loop van de middag waren alle deelnemers binnen en alras werden de flessen en glazen te voorschijn gehaald en was de de Doerakfamilie en de bekende prettige stemming.

's Avonds werd het gezelschap ontvangen in het restaurant "De Biesbosch" en onder het nuttigen van een uitstekend diner werd de avond doorgebracht.

Eerste Pinksterdag vertrok de vloot uit de jachthaven voor de tocht door de Biesbosch. Als gids hadden we Cees (Verburg), èèn van de Biesbosch-kenners bij uitstek. Cees had een schitterende route gekozen en met het daarbij heerlijke lenteweer heeft een ieder van deze tocht genoten en kwamen wij zonder "droogvallen" op de plaats van de sherrystop.

Inmiddels was er een stevige wind opgestoken en leek het er op dat het aanleggen moeite zou kosten omdat de wind dwars op de aanlegrichting stond.

Maar Cees Verburg, als ervaren schipper, gooide een paar ankers uit, boot met de kop op het land en een paar landvasten en de zaak was geklaard en konden we stuk voor stuk naast elkaar liggen. Het laatste schip werd eveneens verankerd en met een spring lag de vloot muurvast. De hele operatie was in 20 minuten voltooid. Windschermen werden uitgezet en de sherrystop kon beginnen. Philip hield een klein toespraakje en vertelde aan de nieuwelingen het hoe en het waarom van de sherrystop. Naarmate het niveau in de flessen lager werd steeg de stemming.

Aangezien het een mooie avond zou worden werd met algemene stemmen besloten op deze plaats te overnachten.

Tweede Pinksterdag loodste Cees Verburg de vloot naar de Amer en viel de vloot in groepjes uiteen met bestemming naar huis of een aaneengesloten vakantie. Terugblikkend op deze Pinkstertocht wil ik Jan Weijers en Cees Verburg danken voor hun hulp en alle deelnemers voor hun prettige aanwezigheid.

Philip de Lange



Sherrystop Biesbosch 1986

De afwezigen hadden ongelijk.

Op de 2e kentering dit jaar van slecht naar goed weer, 14, 15 en 16 juni, hadden Aartje en Joop Jonker het 1e kano weekend gepland voor de afdeling "proefkonijnen". Of het nu kwam door het slechte weer of door verminderde gezondheidstoestand tengevolge van dat alechte weer, maar van de 15 aangemelde deelnemers kwamen er maar 3 opdagen.

Zoals gezegd, tot 14 juni was het weer bar slecht, maar toen ging het opklaren en hoe!!! Stralend, warm en een beetje wind, het was prachtig.

Dat recht varen met een kano het moeilijkste is, hebben we ondervonden en misschien een beetje geleerd. De tocht door de "achtertuin" van de Nieuwkoopse plassen was heerlijk. Jammer dat zovelen menen het vaarverbod met ploffertjes te moeten negeren. De tocht bestond uit twee gedeelten en de balans tussen die twee was uitstekend. Er werden geen uitputtingsverschijnselen geconstateerd, wel lust dit meer te gaan doen! De expeditie werd besloten met een gezellig etentje bij de "Nieuwkoopse" Italiaan, waar Aartje en Joop voor hun voortreffelijke organisatie, opvang en begeleiding van de deelnemers, op de gebruikelijke wijze werden bestraft met een fles wijn.

We hebben niet het gevoel gehad dat we proefkonijnen waren; dank hiervoor. Volgend jaar Again. De afwezigen hebben heel wat gemist.



Nieuwkoop, 14, 15 en 16 juni 1986.



Nieuwkoop, 14, 15 en 16 juni 1986.
Ontmoeting met de "Scharrelaar"

MOEILIKHEDEN MET DE KEERKOPPELING VAN ONZE DOERAK 730 AK BOUWJAAR 1976

BUKH-dieselmotor en ZF-keerkoppeling

Op weg van Haarlem naar de Nieuwkoopse plassen (om deel te nemen aan een uitgeschreven Doeraktocht via de plassen etc. naar Haarlem) meerdere malen moeilijkheden met de schroefaandrijf ondervonden.

De eerste keer op weg en even buiten Haarlem viel plotseling de voorwaartse snelheid praktisch weg en in het geheel geen schroefwater meer! Een aanlegplaats op gezocht en de schroefinspectiekoker los gemaakt om te controleren of er iets in de schroef zat (De motor rookte niet) maar niets bijzonders, alleen wat rietstengels.

Wederom gaan varen, dat ging enige minuten goed, maar daarna viel de snelheid weer weg. De achteruit geprobeerd, die was goed!

Daar de moeilijkheden zich steeds herhaalden (Het motortoerental bleef normaal) besloten wij om terug te keren naar Spaarndam waar een BUKH-dealer gevestigd is. Daar afgemeerd aan de werkhaven van de scheepswerf. In overleg met de technische man de motor lange tijd warm gedraaid met voor en achteruit vermogen aan de landvasten. De keerkoppeling werd iets bijgesteld. Hierna werd met flink vermogen vooruit gedraaid en geprobeerd of de schroefas tegen te houden was. Niets van dat alles en veel schroefwater! Er werd niets bijzonders ontdekt.

Na twee dagen weer op weg om nu de groep tegemoet te varen.

Daar er nogal wat vaarverkeer was kon niet te hard gevaren worden. De Ringvaart was op sommige plaatsen vol met kroos en andere ongerechtigheden zoals takken, hout, riet, plastic etc.

In de buurt van de Kaag, even voor de spoorbrug van de schiphollijn, een boot die erg zwabberde met flink vermogen er op gepasseerd (Dit ook i.v.m. zandboten die af en aan voeren). Direct na het passeren viel de snelheid er weer geheel uit! In de achteruit nog steeds geen moeilijkheden.

Weer aan de kant, maar dat was nu juist fout in de Ringvaart! Volop de stenen! Na wat heen en weer gewurmd te hebben weer los en stapvoets onder de spoorbrug door en een aanlegplaats vlak bij de Kaag opgezocht. Daar er die volgende dag een zeer harde wind stond blijven liggen. Die dag daarop toch weer vertrokken.

Na ongeveer 20 min., motor en keerkoppeling goed op temperatuur, dezelfde moeilijkheden! Dit herhaalde zich nu steeds frequenter! We besloten de tocht weer af te breken en terug naar Spaarndam. Toen is besloten de keerkoppeling er uit te halen en de schroef etc. te controleren. Dus boot op de kant. Na demontage van de bak bleek de keerkoppeling in zijn vooruit defect te zijn bij nadere controle bleek de schroef ook beschadigd te zijn en de conclusie was, gezien de schade aan de schroef, dat de beschadiging van de keerkoppeling van buitenaf was ontstaan door een stuk hout, tak of iets dergelijks.

Nadat de koppeling was verwisseld (Ruilbak) werkte alles weer normaal zoals het zijn moest.

Dit waren onze belevenissen dit jaar!

Familie Linterman

DRIE EEUWEN HOUVAST IN NEDERLAND

Eerst even iets rechtzetten. De drie letters NAP zijn algemeen bekend, en de meeste mensen hebben wel zo'n beetje een idee waar het over gaat: hoogte, waterstanden, dijken, droge voeten, brughogten. Met de juiste betekenis van de afkorting is het anders gesteld. Vraag er een willekeurige Nederlander naar en het antwoord is steevast: Nieuw Amsterdams Peil. De "N" staat ook niet voor Nationaal, Nauwkeurig of Nederlands. De enige correcte verklaring is: Normaal. Zo is ooit (het was in 1891) de "N" van NAP formeel-ambtelijk verklaard. Dusspraakgebruik of niet- is het Normaal Amsterdams Peil en het bestaat als zodanig drie eeuwen.

Het NAP is in feite het enig werkelijk "vaste" punt van Nederland. Dat officiële "houvast" vormt overal in het land voor alles wat wordt gebouwd of aangelegd de grondslag. "Niveaувlak ten opzichte waarvan men in Nederland de hoogteligging van punten bepaalt." zegt het woordenboek. Na ruim driehonderd jaar ligt het NAP thans ongeveer negen centimeter boven gemiddeld zeeniveau in Den Helder. Het echte NAP-punt bevindt zich nog altijd in Amsterdam. Overigens onzichtbaar onder de grond. Het is vastgelegd door de hoogte van de bolvormige bovenkant van een bronzen bout op een 22 meter lange heipaal op de Dam. De bout zit op 90 centimeter onder het straat oppervlak, maar er zijn plannen om het houvast van Nederland zichtbaar en tastbaar te maken. Men wil het waterijkmerk (misschien wel het oudste ter wereld dat nog steeds als uitgangspunt bestaat) laten overbrengen naar de Stopera, het nieuwe stadhuis en muziektheatercomplex in de hoofdstad. Daar kan iedereen het dan zien en aanraken.

Het Amsterdams Peil dateert uit de zeventiende eeuw. Na de hoge vloed die in 1675 Amsterdam teisterde, zag het stadsbestuur zich genoodzaakt de waterkeringen te verbeteren. In de acht nieuwe sluizen werden peilmerken aangebracht in de vorm van witte marmeren stenen met het opschrift "zeedijkshoogte, zijnde negen voet vijf duim boven stadspeil"- de laatste steen raakte in 1952 buiten gebruik. In 1682 kwam de nieuwe waterkering gereed en dat moment wordt aangehouden als de vastlegging van het Amsterdams Peil.

Het zou geruime tijd duren voordat het Amsterdams Peil (de toevoeging Normaal is van veel latere datum) buiten de stad erkenning kreeg. In de loop van de achttiende eeuw werd het AP door middel van eenvoudige waterpassingen (hoogtemetingen) verspreid in de omliggende gebieden.

In de volgende eeuw begon een meer systematische verspreiding van het AP, maar van een alom erkend nulpunt was nog altijd geen sprake. Pas in 1818 werd bij koninklijk besluit het AP als algemeen vergelijkingsvlak voorgeschreven voor het koninkrijk der Nederlanden. Het duurde even voordat het overal was doorgedrongen. Uit vrees dat sommige polderbesturen niet voldoende begrip zouden hebben voor het nieuwe ijkmerk ging de invoering stap voor stap. In 1829 werd het gebruik van peilschalen met het AP als nulpunt verplicht gesteld.

De verspreiding van het nationale houvast kreeg door de aanleg van nieuwe kanalen en wegen extra impulsen. Ook ontstond behoefte aan meer nauwkeurigheid. De ervaring leerde dat de merken en peilstations langs de grote rivieren niet erg deugden. Volgens sommige peischalen zouden de rivieren stroomopwaarts lopen!

Dan was er het verzoek van de Pruisische regering het AP te mogen overbrengen naar Potsdam en dat moest heel precies gebeuren. De Nederlanders wilden die operatie-mede om militaire redenen- liever niet aan de Duitsers overlaten. Zodoende onstond de eerste "nauwkeurigheidswaterpassing" die van 1875 tot 1885 duurde. Als uitgangspunt werde de marmeren stenen in de Amsterdamse sluizen gekozen.

In het kader van de nauwkeurigheidswaterpassing- waarbij de ontwerper van de Zuiderzeewerken ir C. Lely een belangrijke rol speelde- onstond een meetnet van circa 2100 kilometer en werden 976 punten (peilmerken en nulpunten van peilschalen) opgenomen. Regel was dat er geen punt in Nederland mocht zijn dat meer dan 25 kilometer van een hoogtemerk verwijderd was.

De eerste nauwkeurigheidswaterpassing was aanleiding voor de toevoeging van een N aan de afkorting AP. Dat geschiedde in 1891 en de rijkscommissie voor de graadmeting en waterpassing stelde uitdrukkelijk vast dat NAP zou betekenen: Normaal Amsterdams Peil.

Tussen 1926 en 1940 volgde een tweede waterpassing. Daarbij werden de ondergrondse merken geplaatst waarmee het waterpasvlak werd vastgelegd. De merken zijn geplaatst in het pleistocene zand dat is gevormd tijdens de laatste ijstijd en waarin geen klink meer optreedt. Bij nog twee metingen werd het net uitgebreid en de metingen verfijnd.

De peilbouten (van brond met de letters NAP erin) zitten tegenwoordig in gebouwen, viaducten, bruggen en dergelijke. Voorts zijn er de vaste peilstations en ondergrondse meetpunten. Bij Rijkswaterstaat zijn momenteel ongeveer 46.000 actuele peilmerken bekend (en ruim 11.000 verouderde); een aantal dat gestaag groeit. Daarnaast is er een onbekend aantal merken bij gemeenten, provincies en waterschappen.

De meetkundige dienst van Rijkswaterstaat is belast met het instandhouden van het peilmerkennet in Nederland en het bijhouden van de hoogte-informatie. De dienst geeft lijsten van peilmerken en peilmerkkaarten uit. Afnemers zijn vooral aannemers, technische diensten van overheidsinstellingen en ingenieursbureaus. De aanwezigheid van het NAP is inmiddels net zo vanzelfsprekend als de dijken en de duinen langs de Nederlandse kust.



FILTERS

De filtreertechniek heeft de laatste jaren een sterke evolutie doorgemaakt. Een moderne motor met nauwe passingen stelt hoge eisen aan de filtrering van olie en brandstof. Het produceren van filters is een waar specialisme geworden.

Purflux, een bekende naam voor de meesten van ons, is een onderdeel van de Franse Labinalgroep. Jaarlijks produceert Purflux in 3 Franse fabrieken maar liefst 35 miljoen filterpatronen. Het grootste gedeelte omvat oliefilters voor personen- en bedrijfsauto's. (En Peugeot scheepsdieselmotoren.) Het overige programma bestaat uit lucht- en brandstoffilters voor zowel personen- als bedrijfsauto's, industriefilters en filters voor stationaire, scheeps- en spoorwegmotoren.

Vooraf in Frankrijk geniet Purflux grote bekendheid in de eerste montagemarkt. Van de totale productie is 50% voor eerste montage. Circa 85% van alle Peugeots en Citroëns zijn uitgerust met Purfluxfilters. Dat geldt ook voor 93% van alle Renaults en alle Peugeot dieselmotoren van Ford en Volvo. Mede door deze sterke penetratie in de eerste montage markt gaat het Purflux ook in de vervangingsmarkt goed. De vraag naar "orginele" onderdelen stijgt. Op zich zelf is deze kwaliteitsbewustheid een goede zaak. De filtreertechniek anno 1986 ziet er namelijk heel anders uit dan 10 jaar geleden. Het opvoeren van motorprestaties heeft geleid tot zeer nauwe passingen, waardoor een goede filtrering steeds belangrijker wordt. De olie en brandstof kunnen nog zo goed zijn, het filter is nu meer dan ooit bepalend voor de levensduur van de motor. Een goede filtrering is overigens niet alleen van belang tijdens het inlopen. Juist bij het ouder worden van de motor nemen de verontreinigingen toe. er komt water in de olie door condensatie of lekkende pakkingen, er komen metaaldeeltjes in door slijtage van bewegende delen en voorts zal de olie vervuilen ten gevolge van verbrandingsresten en sludge. Hoe ouder de motor des te belangrijker dus de filtrering.

Ontwikkeling van oliefilters

Om op de eerste montage markt te worden toegelaten moet een filter een groot aantal testen ondergaan. Bij deze tests gebruikt men een loepzuivere olie waaraan deeltjes van bekende grootte worden toegevoegd. Achteraf analyseert men de olie en meet welke deeltjes wel en welke niet zijn tegengehouden. Deze ogenschijnlijk eenvoudige testmethode vergt high-tech proefbanken en analyzers. Genoemde deeltjes zijn ook geen gewone stofdeeltjes, maar komen uit de woestijn van Arizona. Men bereikt hiermee dat de proefgegevens in alle landen ter wereld hetzelfde zijn en dus vergelijkbaar. Het filter dat aan deze eisen voldoet moet voorts een niet te sterke drukdaling in de olieleiding veroorzaken en moet een hoeveelheid van 1000 tot 4000 liter per uur kunnen verwerken.

Het filterelement wordt vervaardigd uit speciaal papier volgens strenge normen. Men gebruikt hiervoor een vezelige papiersoort die voor een goede vormvastheid en schuurbestendigheid met hars wordt geïmpregneerd. Verder wordt het gepolymeriseerd om chemisch onaantastbaar te zijn, zodat geen enkele stof in de olie het filter kan aantasten.

Een erg belangrijke factor voor het filterend vermogen is dat het filteroppervlak van dit speciale papier maximaal wordt benut. Purflux past daarom de "zigzag" techniek toe, een speciale vouwtechniek waar men wereldwijd octrooi op heeft (Chevronpatent). Dit zigzag-systeem is zo ontworpen dat een optimaal filteroppervlak ontstaat, gemiddeld 20 tot 50% meer dan bij een normale harmonicavorm.

Naast het filterelement, met zijn specifieke filtreerdrempel, drukverlies en levensduur die alle per filtertype verschillen, bestaat het oliefilter uit een

filterhuis en een bypass. Deze bypass zorgt er voor dat bij verstopping van het filter de olie om het element heen wordt geleid zodat smering altijd gewaarborgd is. Een oliefilter van een twee liter motor met 4 liter carterinhoud heeft ongeveer 20 liter olie per minuut te verwerken. Regelmatig en op tijd vernieuwen is dus een must.

Brandstoffilters

Ook de filtrering van brandstof vraagt meer aandacht dan vroeger. Dat geldt dan in het bijzonder voor inspuitsystemen van dieselmotoren.

Het werkingsprincipe van gasoliefilters is vrijwel identiek aan dat van een smeeroliefilter. Alleen zijn de eisen die aan een gasoliefilter worden gesteld totaal anders dan bij een smeeroliefilter. Het komt aan op een bijzonder fijne filtrering omdat de inspuitedruk en de juiste hoeveelheid zeer nauwe passingen vereisen (5 micron = 0,005 mm) en zeer gladde oppervlakken voor een minimale wrijving. De filtreerdrempel moet daarom zo laag mogelijk liggen, zonder de levensduur van het filter al te zeer te beperken. Gebruikelijk is een filtreerdrempel van slechts 3 micron.

Met de verstopping van het gasoliefilter door vervuiling ligt het ook weer anders dan bij een smeeroliefilter. De leiding waardoor de gasolie stroomt verwekt immers zelf geen vuil. Al het vuil komt van buitenaf door verontreinigde dieselolie of tijdens het tanken.

Grote aandacht moet worden besteed aan de waterafscheiding. Onderdelen als zuigers, cilinders, verstuivers en inspuitspompen hebben erg te lijden van water omdat het smeervermogen van de gasolie er door vermindert en er oxydatie (roestvorming) tijdens het stilstaan optreedt. Vooral microdruppeltjes zijn moeilijk te verwijderen. Hiervoor zorgt het filterelement dat speciaal met waterafstotende hars is gëmpregneerd om de waterdeeltjes af te scheiden.



Belangrijk bij oliefilters is dat het filteroppervlak van het speciale filtreerpapier maximaal wordt benut. Purflux heeft wereldwijd octrooi op deze speciale „zigzag” techniek, die voor een optimaal filteroppervlak zorgt.



Een opengewerkt model van een oliefilter. Duidelijk is ook de overdrukklep te zien.

OP DEZE PAGINA HAD UW BIJDRAGE KUNNEN STAAN !

BROUWER de ZWART

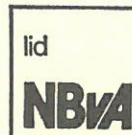
Makelaar in assurantiën

Tjalk 13
2991 PM Barendrecht
Tel. 01806 - 18108

Zoals U waarschijnlijk bekend is, is er sinds dit jaar een collectieve verzekering voor de doerak club. Het is een goede uitgebreide verzekering met een dekkinggebied Benelux en 6 weken p.j. aaneengesloten op de Europese binnenwateren, Middellandse zee en Adriatische kust. Ook geldig tijdens wedstrijden. Velen van U heeft dit al veel premie bespaart.

Wilt U een opmaat offerte voor uw eigen boot, neem dan contact op met:
Brouwer de Zwart - Makelaar in Assurantiën.

Tjalk 13
2991 PM Barendrecht tel. 01806 - 18108



**SPECIALISTEN IN HET MAKEN
VAN KUIPTENTEN VOOR
DOERAKKEN EN ANDERE
EISTA-SCHEPEN.**

Bij bestelling vóór 1-1-'86,
10 % winterkorting.
Levertijd: voorjaar '86.

Tevens 1 - dags reparatie na
telefonische afspraak.

**NUDE 37A
POSTBUS 425
6700 AK WAGENINGEN**

albers

**ZEILMAKERIJ BV
WAGENINGEN
TEL. 08370-23536**

